

## **АНАЛИЗ ИСТОЧНИКОВ, НАПРАВЛЕНИЙ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ И ЭФФЕКТИВНОСТИ ИНВЕСТИЦИЙ НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ**

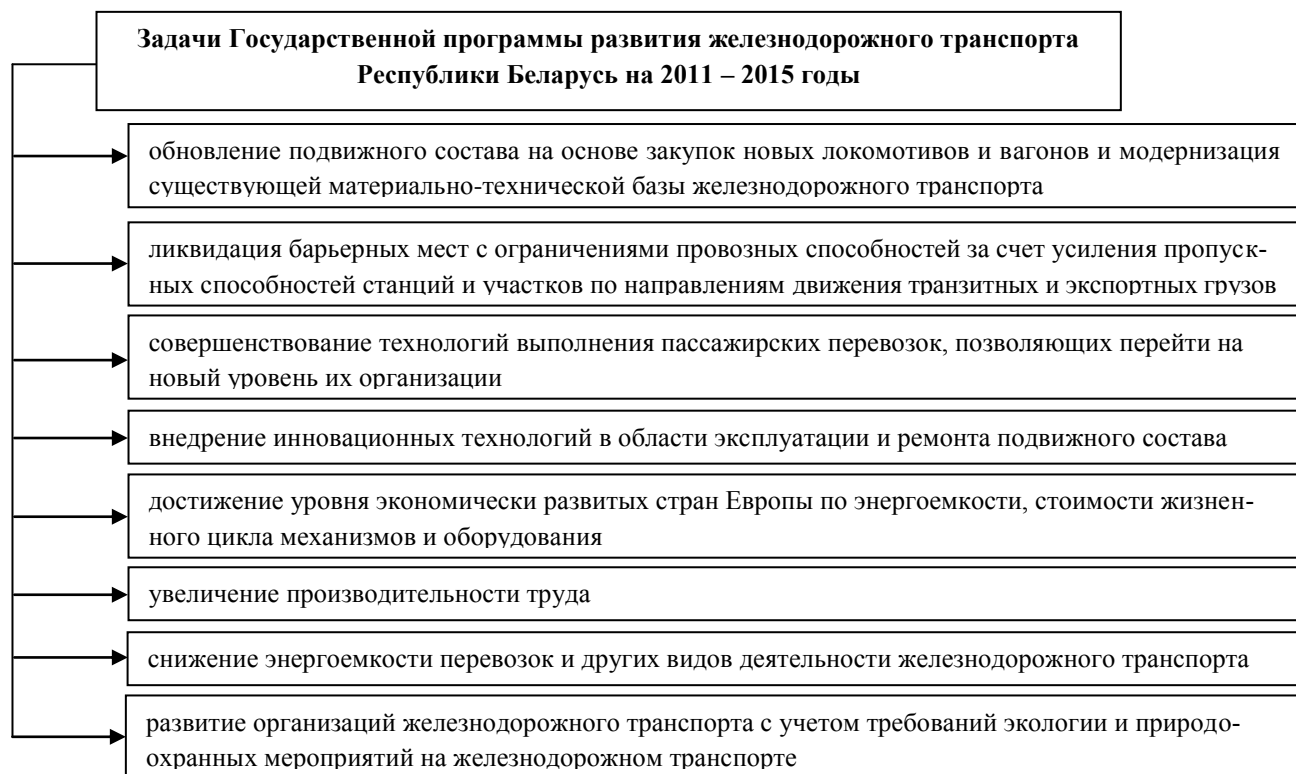
**В.Г. Гизатуллина, Т.С. Дмитриева**

*Белорусский государственный университет транспорта,  
Белорусский государственный экономический университет, skrinka-tanya@tut.by*

Инвестиционная политика Белорусской железной дороги (БЖД) формируется в целях развития железнодорожного транспорта и совершенствования качества работы дороги для формирования условий устойчивого функционирования экономики Республики Беларусь, полного транспортного обеспечения потребностей предприятий и населения, усиления транзитного потенциала и сохранения конкурентных преимуществ на национальном и международном транспортных рынках.

В этой связи основными задачами инвестиционной деятельности БЖД являются: техническое перевооружение и обновление железнодорожного транспорта, повышение эффективности использования подвижного состава, технических устройств, топливно–энергетических ресурсов, обеспечение высокого уровня безопасности движения поездов.

Для реализации проекта по модернизации подвижного состава и повышению эффективности функционирования железнодорожного транспорта 20 декабря 2010 года Постановлением Совета Министров Республики Беларусь №1851 была утверждена Государственная программа развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы (далее – Государственная программа), которая предусматривает следующие мероприятия (рисунок 1):



**Рисунок 1 – Задачи инвестиционной политики Белорусской железной дороги**

Прогнозируемая потребность финансовых ресурсов на реализацию Государственной программы – 14674 млрд. рублей, часть которых предусматривается финансированием за счет собственных средств Белорусской железной дороги (39 %); часть за счет кредитов банков (57,6 %) и средств республиканского и местных бюджетов (3,4 %), в том числе инновационного фонда Министерства транспорта и коммуникаций – для финансирования социально значимых проектов регионального масштаба. Основные направления финансирования объектов Государственной программы представлены на рисунке 2. Прогноз доходов по перевозкам на 2011 – 2015 годы составлен на основе прогноза объемов перевозок грузов и пассажиров, дополнительных услуг, связанных с их перевозками, и ценового параметра, установленного на перевозки в 2010 году. Анализ доходов по перевозкам за 2010 – 2011 годы и прогноз на 2012 – 2015 годы представлен в таблице 1.

**Таблица 1 – Анализ и прогноз доходов по перевозкам (млрд. рублей)**

По годам					
2010	2011	2012	2013	2014	2015
5298	5987	6765	7645	8639	9762

Рост доходов в 2015 году по отношению к 2010 году оценивается в размере 84,3 %. Доходы обеспечат положительный финансовый результат с рентабельностью 16 – 17 % в течение реализации Государственной программы. Детальное изучение результатов реализации программы позволяют выделить среди них наиболее значимые и дать оценку эффективности. Основные макроэкономические показатели от реализации Государственной программы приведены в таблице 2.

**Таблица 2 – Макроэкономические показатели (процентов)**

Наименование показателей	Величина показателя						в среднем за год
	на весь период	2011	2012	2013	2014	2015	
Валовой внутренний продукт отрасли	168,0	110,0	122,0	135,0	151,0	168,0	113,6
Инвестиции в основной капитал	199,2	120,0	138,0	158,7	182,5	199,2	115,9
Сальдо внешней торговли	253,4	158,1	165,4	199,8	228,6	253,4	121,8
Производство продукции предприятий БЖД промышленного типа	168,5	111,0	123,2	136,8	151,8	168,5	111,0
Рост реальной заработной платы к базовому году	182,5	108,0	123,1	139,0	158,7	182,5	114,0
Снижение энергоемкости ВВП	29,5	4,3	9,5	15,2	22,1	29,5	5,9
Повышение производительности труда	175,7	109,5	125,9	142,4	159,0	175,7	115,2



**Рисунок 2 – Основные направления финансирования объектов Государственной программы развития железнодорожного транспорта**

Положительным результатом реализации программы станет уменьшение энергоемкости ВВП на железнодорожном транспорте на 29,5 %, что позволит выйти на современный уровень выполнения перевозочного процесса по энергоемкости.

Кроме того, ожидается достижение *социального эффекта* в виде повышения производительности труда на 75,7 %, (в том числе по перевозкам, а также при выполнении ремонтных работ и технического обслуживания подвижного состава и железнодорожной инфраструктуры); сокращения затрат ручного труда – на 22 – 24 % при выполнении трудоемких технологических операций в зоне повышенной опасности; повышения оплаты труда с учетом результативности работы персонала и производительности труда.

*Экологический эффект* от реализации Государственной программы обеспечит:

- сокращение выбросов загрязняющих веществ в атмосферный воздух от мобильных источников на 20 %;
- увеличение объемов переработки и обезвреживания образующихся нефтешлаков на 25 – 30 %;
- сокращение площади территорий в полосе отвода, загрязненных нефтепродуктами, на 50 – 60 %;
- сокращение образования нефтесодержащих отходов на 10 – 12 %;
- сокращение водопотребления на 5 – 10 %.

Важным аспектом реализации инвестиций в рамках осуществления Государственной программы является *страновой эффект*, который заключается в создании привлекательных условий для прихода инвесторов в организации железнодорожного транспорта; снижении потребления дизельного топлива на тягу поездов; поддержании высокого авторитета Республики Беларусь в Центрально–Европейском регионе за счет обеспечения перевозок грузов и пассажиров по международным транспортным коридорам на высоком технологичном уровне. Это позволит увеличить загрузку данных направлений транзитными грузовыми перевозками и реализовать проект по скоростному движению пассажирских поездов между областными центрами и г. Минском, расширить деловую активность населения и увеличить объемы региональных перевозок; повышении рейтинга железнодорожного транспорта Республики Беларусь в рамках выполнения мероприятий по вхождению Беларуси в тридцатку стран с наиболее благоприятными условиями для ведения бизнеса (в соответствии с рейтингом ежегодного отчета Всемирного банка «Ведение бизнеса»); расширении партнерства с республиканскими органами государственного управления по социально значимым перевозкам грузов и пассажиров, содержанию малодеятельных линий, железнодорожной инфраструктуры, находящейся на балансе промышленных организаций.

Таким образом, выполнение мероприятий, предусмотренных Государственной программой, при всестороннем анализе инвестиционных ресурсов, привлекаемых Белорусской железной дорогой, позволит повысить качество выполнения транспортных услуг, сократить расходы на эксплуатацию подвижного состава и технологического оборудования и обеспечит инновационное развитие организаций железнодорожного транспорта.

#### ***Список использованных источников***

1. Об утверждении государственной программы развития железнодорожного транспорта Республики Беларусь на 2011 – 2015 годы: Постановлением Совета Министров Республики Беларусь, 20 дек. 2010 г., №1851 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://pravo.levonevsky.org/bazaby11/republic03/text659.htm>. – Дата доступа: 10.03.2012.